

[illegible]



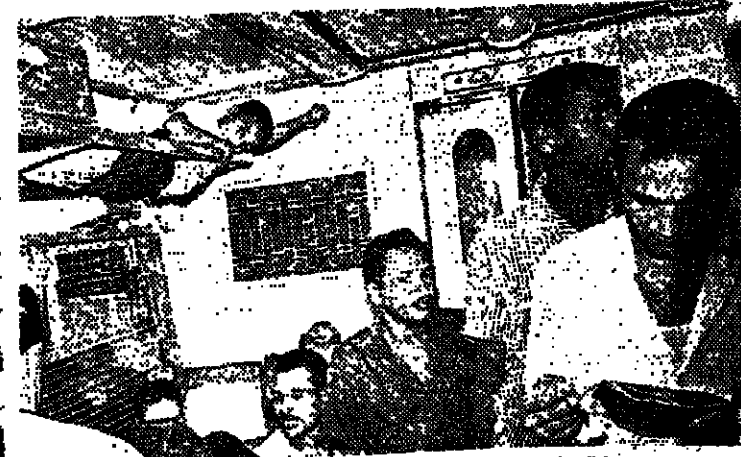




# رحلة عذاب في قطار على خط الصعيد !

## تجربة حية في أحد قطارات الديزل ٨ ساعات ونصف بين أسيوط والقاهرة

الذي  
ثأرته  
من  
مشاكل  
محددة ؟



- تأخر عن دخول محطة القيام ساعة ونصف ساعة !
- ٧ ساعات إلى القاهرة .. بدلا من خمس فقط !
- التكييف معطل .. والركاب كلهم دفعوا رسوم التكييف !
- لا اتصال بين المحطات لتنفيذ نظام حجز المقاعد !

لم يكن لها وجود .. فركب  
القطار كل من يريد أن يركب ..  
واقترش بعضهم الأرض ..  
وجلس بعضهم على أيدي المقاعد  
.. ووضع بعضهم الأطفال على  
شبكة حبل الحقائق !  
والتكيف الذي دفع التلس  
أجره .. لا يعمل ..  
والخضبة التي يتوقع الناس  
وجودها .. اختفت ..

تحقيق : محمود مراد

كان القروض أن يصل الديزل  
لجدي ٩٨١ رقم إلى أسيوط  
في الثالثة والتصف بعد الظهر  
لكنه لم يصل إلا في  
الغاية الخامسة !  
وكان القروض أن يصل  
أسيوط إلى القاهرة بعد عشر  
ساعات .. لكنه تأخر عشر  
ساعات أخرى .. ثم لم يصل  
إلى القاهرة إلا في منتصف

أصبح الزحام في القطارات  
تروى عليها الركاب واستلموا لها  
وقد يكون الزحام محتلا في خطوط  
الضواحي ، لكنه يفرح شك يصح  
مشكلة في خطوط الطوال ( القاهرة  
- الاسكندرية ، والقاهرة - اسوان )  
.. ماذا انتقل الزحام إلى قطارات  
الديزل الصغيرة بالجرى من الأبرص  
غير محتمل .. ذلك أن الديزل الجري  
يضم الفرجين الأولى والثانية المتارين  
المكتفين فقط ويخضع بالترتيب من  
شيك التذاكر .. والركاب ينحس  
بالجرى المرتفع في سبل أن يجد مقعدا  
.. وهذا النظام يسبب له في خط  
استكبرية .. لكن في وجه قولي ليس  
هناك حجز بالترتيب .. الحجز فقط في محطة  
اليوم الأولى : القاهرة أو اسوان أما  
المحطات المتوسطة فلا حجز فيها إطلاقا ..

كيف يدفع الركاب مبلغا كبيرا ثم  
يركب الديزل من قنا أو أسيوط ليجده  
مزمعا بلا موضع لقم .. وسعيد  
الخط من يستطيع أن يجد .. يد .. كرسى  
ليجلس عليها أو نسخة من القاعد  
ليقرأ فيها الأبرص .. ولا يجد لها  
لذا لا يتم اتصال بين المحطات أبدا  
بعد التذاكر الشاغرة .. وعلى أساس  
ذلك يتم الحجز من لا يجد مقعدا

**EAU SAUVAGE**  
مربية . متميزة . متفحة  
Christian Dior  
وتحتل أعلى مكانة في عالم العطور  
تبع في الاسواق المصرية بالقاهرة والاسكندرية



مجموعة من الصور التقطت داخل  
عربة الدرجة الأولى في الديزل  
الجري ، رقم ٩٨١ بين أسيوط  
والقاهرة .. خلال الرحلة التي  
استمرت حتى منتصف الليل والتي  
على فيها الركاب من أسيوط  
لتتوقف أجزاء التكييف فجاءوا إلى  
الصفحة يجنون بها الهواء بينما  
المطعم الزحام .. بسبب عدم  
الحجز .. إلى أن يقتربوا الأرض  
ويجسروا على « أيدي » القاعد  
.. ويضع بعضهم الأطفال  
على شبكة الحقائق !

والحل ؟  
● سوف ننقل هذا العام مشروع  
كبيرة الاشارات فيها بين القاهرة  
وقلوبيه ، إذ أن هذه الخطة تتحلل  
عنى الرجالية لخطوط يجرى ، وير  
فيها كل يوم ٢٠٠ قطار أو أكثر ..  
● في المخططة ( ٧٠ - ٧٥ ) مشروع  
لتكثيرة الخط من ( القاهرة إلى الجيزة )  
ثم بعد ذلك تتدرج إلى المحطات الأبعد ..  
● أيضا ننقل مشروع التحكم المركزي  
بين سوهاج والإصر على غرار التحكم  
المركزي بين أسيوط وسوهاج .. أن هذا  
التحكم يسهل الحركة ويجعلها أسرع ..  
على مقي التحكم المركزي لوحدة تبين  
بالأسواق أماكن كل خطوط وسيرو ..

اشغلتها باستمرار كيلة بل ربما  
أكثر .. لذلك السكة الحديد في حاجة  
إلى المزيد من القطارات ..  
والخطوط في حالة تشبع مستمر ..  
لو نظرنا إلى خريطة تبين مسير  
القطارات لوجدناما الشبه بشبكة  
التكوير متداخلة وكثيفة لكنها منتظية ..  
ولقد التي أحد القطارات تبين بين على  
خط طوخ ما أدى إلى شكوى الركاب  
بحسرة أنباء طوخ بحطة طوخ ولكن  
عملية إيفار طوخ آخر في طوخ مسية  
وسعدت .. إذ أن مثنى وقته دقيقة  
واحدة أربك الخط كله ..

على راحتهم وفيها طلباتهم ..  
هذا أيضا .. يطلب نائب رئيس  
الهيئة ضرورة أن يبلغ الركاب من أي  
تغيير يحد من ريس الطار .. ويرة  
الحال .. بالشكوى والملاج يستقيم  
الحال ..

**الزباب  
لا يقل  
خطرا  
عن صراصير  
الأعداء**

ان رصاص الأعداء كن يصيبك في  
بيك .. ولكن القباب الذي يصف على  
مكولات اسرته واولادها بملايين الجرائيم  
الفتكة .. انما ينقل اليك المرض  
والوت في عقر دارك .. مثل  
التيغود والوسستاريا وشلال  
الانفصال والبرد واولئك اخرى  
فتكة

وإذا كان جنونا الواسل يحاربون  
الاعداء على خط النار .. فما اسهل  
أن تحارب أنت القباب في بيك وأن  
تقتل رسالة القضاء عليه بين جميع  
ممارك ولا تطلب ذلك منك إلا أن  
تجتنع عن ترك فضلات مشرفة حولك  
أو تلقى بها في الشارع

وأن تتسلع اليوم بأي مبيد حشري  
تشرته من أية صيدلية بشرى في مقابل  
بك قتل الزباب قبل أن ينقل اليك  
أفك الأمراض

١٨ مليون جنيه مبيعات واجور ..  
السبب من الخوف وعلى ابتداء من  
رئيس الهيئة إلى استمر مبي ..  
٨ مليون جنيه مبيعات تشغيل ..  
مبات ، وقد ، أخشابه .. وغيرها ..  
٢٠ مليون جنيه مبيعات تواتر مستحقة  
على رأس المال ..  
أي تبلغ المصروفات نحو ٢٨ مليون  
جنيه ، وهذا يعني من الإيراد نحو  
١٤ مليون جنيه تحتفظ الهيئة منها  
بسيعة ملايين ، احتياطي استهلاك ،  
وتنور التي لفرانة الدولة ..

**الطلوب .. والمتنظر !**  
مطلوب من الهيئة إذن - بالقياس  
التجاري - مزيد من الأرقام ..  
ولا يوجد الآن غير ١٩ وحدة دحل  
تعمل يوميا بينما توجد في الورشة  
كل يوم بين ٤ و ٥ وحدات للإصلاح  
والديزل لكنه نصف مليون جنيه ، وهو  
يضم ٦ مبات : منها مبات أولى  
تسع كل منها ١٤ رابا و ٤ ثمانية  
تسع الواحدة منها ١٢٤ رابا ثمانية

**شركة الاسكندرية للأدوية والصناعات الكيماوية**  
أحدى شركات المؤسسة العامة للأدوية  
**ندوة البجزة الطبية**  
تقيم شركة الاسكندرية للأدوية والصناعات الكيماوية بالتعاون مع النقابة لفرقة لأطباء  
مجلس المحافظة بالأدوية والصناعات الكيماوية بجميع الصالحات الكيماوية بجوار محطة السكة الحديد  
بالجيزة وبحضرتها الأساتذة :-  
الدكتور محمد فتاوى  
الدكتور إبراهيم بدران  
الدكتور عبد الحميد عيسى  
والسادة أعضاء المهن الطبية بالمحافظة مدعوون لفضول  
الندوة وتداول المربطات :-  
هالة البرطن الحارة  
الحروف  
أمراض الصيف  
هكذا من الأصل

الترسلة وبمدا يتم ما يلي :  
يقوم مفتش في بالتحرك إلى مكان  
الحادث - مها كن - ليمنه وبين  
أسيده القية وبقاىي بعد المسؤولة ..  
بعد ذلك يصل المفتش ليقوم بعملية  
الرفع .. وهي عملية معقدة .. إذ ربما  
يصل المفتش لكنه يكتشف أن عملية الرفع  
يجب أن تتم بأسلوب معين لا تتوافق  
مع وضع المفتش وهنا يعود المفتش  
من جديد إلى حيث يجري مناوره يصلح  
بها وضعه ، وقد تتم هذه المناورة  
بعيدا عن مكان الحادث - طبقا لنوعية  
الاضراب [ مفرقة أم مزدوجة ] - ثم  
يعود بالمفتش لرفع المربة .. وهذه  
العملية تستغرق زمنا بين ٤ و ٥ ساعات !  
وفي خطتنا زيادة عدد الأوتشي  
على العام التلق من شاه الله يسجلنا  
« وتشن » كل منها بحولة ٧٠ لحنا  
ولته ١٢ ألف جنيه ..

**أطباء اليوم ومزقه**  
تلقى أساليب بمسلة الركاب التي  
تتم احتكاكية معمم المبالاة : التكيف  
لا يعمل في قطارات الديزل رغم أن  
الركاب يمنع لته قضا ، وإذا سأل  
لماذا لا يجيبه أحد .. وربما أجابه  
بتكثيرة .. الكساري يطلب التلس  
بالذكرا كما لو كان عدوا لهم .. مامل  
الوييه مامل الركاب كما لو كان صاحب  
مضى بلدى لا يريد مزيدا من الزباب ؟  
الجمهور - في رأي المهندس عبد الرحمن  
حبيب - هو السبب لماذا يتنزل الناس  
من قوائمهم .. لماذا لا يحدون شكوى  
إلى ريس الطار .. أو إلى الهيئة  
.. أن الواجب هو التبلغ عمن أي  
تغيير .. ذات مرة كان أحد المحدثين  
في الإدارة الهندسية يركب الديزل  
توجيه مامل الركاب يخطى القوق بلا  
فقورة ، أبلغ عنه .. لكن المامل  
استجيب يعرض الركاب منهم « ناس  
مضطرون » ونفهم إلى الشهادة المسالمة  
نشهدوا بأنه كان يعطى إيصالات ..  
هذا طما لته استجيبهم ..

وهذه ( وتبع أوبرة لبله ) قضية  
لمامل بوفيه كان يحصل على قشري  
زيادة ..  
ومن فترة تقينا شكوى من مسالمة  
أجنبية ضد كساري فرة النوم .. وبعد  
التحقيق ثبت الاتهام وصفا الكساري  
لقد قضا بتوزيع مكافئ من الوراق  
مطروح عليها من الجوانب الأربعة  
« أطباء اليوم » و « شكواك أو  
ملاحظاتك لها اعتبار خاص اتصل  
بطفون ٤٠٨٢١ حمر .. ومغروش أن  
هذه المناقل تلب بها زجايات المربطات  
التي يشترها الركاب من البوييه كما  
أنها تملى له مع أي طلب ..  
منذ ملنا ذلك - من سنة كيلة -  
لم تنقل شكوى واحدة ؟ هل حتى هذا  
تعاون الجمهور وعدم الشكوى هب  
الذان يفسدان مكنا لسوء الماملة !  
والناس يقولون لماذا لا يركب المستولون  
الكبار في السكة الحديد القطارات  
ليبروا بها بها .. نحن نركب القطارات  
وأولنا رئيس الهيئة المختص على نيس  
الدافستلى .. لكن الموشين والمسال  
يترجون تحركنا تفسر الأمور على  
أحسن حال .. غير أننا طما نرسل  
مهمات تفقيية ومعالجة للرابية ..  
غير أن السيم الأسفل على الجبور  
.. عليه إذا وجد ملاحظة أن يتسك  
بحته ويشكو لنا .. فننحرك ..

**أجر التكييف يجب أن يعاد !**  
وفي رأي نائب رئيس الهيئة أن التكييف  
لا بد أن يعمل .. إذا عمل المامل  
يجب أن يجازى نورا .. أما إذا كان  
التكييف عطلا لا يجب فيه نهك  
تعليمات يعمل مضط عن المامل ورد  
« رسوم التكييف » غورا للركاب ..

ان ريس الطار سوف تقيم عليه  
خبرة ، يخش تذاكر قديم ، في البرجة  
الخالصة ، يدفع له أجر غير طلل ،  
ولا حمل له سوى خضبة الركاب  
وراحتهم ..  
الكساري : منتج بتي لجراد ..  
وريس الطار : موفت خضات ..  
لا ير مع الكساري على الركاب يجرى  
تذاكرهم .. وأنا ليخفهم .. ليميل

ذلك بالنسبة للزحام .. ماذا بالنسبة  
للعمل المؤدى إلى التفسير .. هل  
يحتل أن يتأخر ديول من مباده ثلاث أو  
أربع ساعات كيلة .. في الخارج إذا  
حدث ذلك يمكن للركاب أن يتأخر السكة  
الحديد لأنها تسيب في تعطيل مصالحه  
.. أو فوات فرصة منه ..

يقول مسئول من حركة القطارات :  
● أن التأخير له أسباب عديدة ..  
بعضها أسباب هامة ..  
أن الأسباب التي لا دخل للهيئة فيها  
لا يتأخر أحد .. ولكن هناك نوعا من  
التأخير يحدث دائما .. والسبب :  
خروج عربة من موقع شرط للتميز  
ليستقر الوتشي رتمها ؟ أو ٥ ساعات  
.. لماذا لا يتم ذلك بسرعة ؟  
● أن الوتشي « وحدة » ليست هيئة  
.. يصل ثنه إلى ٢٠٠ ألف جنيه ،  
ولا يمكن أن يوجد وتشي في كل محطة  
.. أننا لدينا وتشي في كل محطة  
رئيسية فقط .. لدينا - غير وتشي  
والعامة - وتشي في كل من النسا  
وسوهاج والامر واسوان بالوجهه  
القبلي .. وإذا حدث وسقطت مرة نسا  
يت بنى سويو والمنا خلا فاته فطر

شأرا يحجز في مباد آخر .. بدلا من  
هذا العذاب ؟  
الان اتصال شبه مقطوع !  
أن المهندس عبد الرحمن حبيب نائب  
رئيس هيئة السكة الحديد لشئون  
التشغيل والتعلق يخبر بان الحيل  
الوحيد بالتمل هو ضرورة الاتصال بين  
المحطات لمرة ما تم حجز .. وما يتبقى  
شأرا .. لكن هذا مستحيل الآن ..  
والسبب بسيط هو انه ليست لدينا  
وسيلة الاتصال .. أن الاتصال بين  
المحطات يعتمد على « المسترل »  
الماديو هذا بالطبع لا يمكن التوصل عليه  
فقد تطلب مكالة قضاى بعد عشر دقائق  
أو عشر ساعات !  
مضى ذلك أن اسوان لا تستطيع ان  
تصل بسوهاج .. وسوهاج لا تستطيع  
أن تصل بأسيوط وهكذا .. وحتى  
أكون دقيقا فهناك وسيلة وإحدى الاتصال  
المرجع محصورة بين أسيوط والامر  
وما بينهما من طريق مراب التشيل ،  
لكن هذا المراب فيه من حجم العمل  
تشغيل القطارات وبين حركتها ما يلا  
كل فزاعة ..

والسيرة على الطبيعة تذكته يكاد  
لا يكون هناك بالمل أي اتصال بين  
المحطات ..  
صحيح أن بين المحطات أجهزة  
طيفون ولكنها كبيرة .. طيفون المدة  
تعمل باليد وغير مقولان طلب اسوان  
المحلة التالية بهذه الوسيلة البدائية  
لبنها من « سوف الحجز » ثم تقيم  
المحلة التالية باليد ما بعدها وهكذا  
حتى المحطة التي يتفصيا الديزل وتصر  
الذكار .. ليس ذلك يتطلب أن الصوت  
خفيف في هذا التيفون و « شوشرة »  
يرتكاد يمكن سامو أحياتا لا يسع !

**سبقي الزحام**  
ونتيجة لكل ذلك - كما يقول المهندس  
حبيب - تكفى بالحجز في محطة القيام  
أي القاهرة أو اسوان .. أما المحطة  
المتوسطة فنصر التفكير وقد يجد  
أصحابها مقاعد وربما ليجدون ..  
ولسوف يستمر الزحام على هذا  
الخط لسنوات أخرى قائمة حتى ننقل  
مشروع شبكة التليفونات المسخطة  
للهيئة في خطنا الثالثة التي تبدأ  
من ١٩٧٠ - ١٩٧٥ .. وأن شاء الله  
سوف يبدأ التفتيد .. راعى المقاعد في  
العام القادم .. وبعد المقاعد يتم استيراد  
الأجهزة ثم تركيبها .. يمكن بعد ٥ أو  
٥ سنوات ..

أن الشبكة الجديدة حيار من ستترال  
خاص بهيئة السكة الحديد يعمل بمزل  
من هيئة المواصلات السلكية واللاسلكية  
وبواسلته يمكن لأي شخص في السكة  
الحديد ، في أي محطة ، في أي مكان ،  
أن يتصل بأي شخص آخر في أي محطة  
كانت بعيدة أو قريبة .. ويستحق هذه  
الشبكة نظمية كل خطوط السك  
الحديدية ، وسما نطد تنشى مشكلة عدم  
الحجز المؤدى إلى الزحام ..

**الوتشي مسئول !**  
ذلك بالنسبة للزحام .. ماذا بالنسبة  
للعمل المؤدى إلى التفسير .. هل  
يحتل أن يتأخر ديول من مباده ثلاث أو  
أربع ساعات كيلة .. في الخارج إذا  
حدث ذلك يمكن للركاب أن يتأخر السكة  
الحديد لأنها تسيب في تعطيل مصالحه  
.. أو فوات فرصة منه ..

يقول مسئول من حركة القطارات :  
● أن التأخير له أسباب عديدة ..  
بعضها أسباب هامة ..  
أن الأسباب التي لا دخل للهيئة فيها  
لا يتأخر أحد .. ولكن هناك نوعا من  
التأخير يحدث دائما .. والسبب :  
خروج عربة من موقع شرط للتميز  
ليستقر الوتشي رتمها ؟ أو ٥ ساعات  
.. لماذا لا يتم ذلك بسرعة ؟  
● أن الوتشي « وحدة » ليست هيئة  
.. يصل ثنه إلى ٢٠٠ ألف جنيه ،  
ولا يمكن أن يوجد وتشي في كل محطة  
.. أننا لدينا وتشي في كل محطة  
رئيسية فقط .. لدينا - غير وتشي  
والعامة - وتشي في كل من النسا  
وسوهاج والامر واسوان بالوجهه  
القبلي .. وإذا حدث وسقطت مرة نسا  
يت بنى سويو والمنا خلا فاته فطر

**للتمتع بأطيب الاوقات**  
**كنت نكهتها السكندرية**  
**KENT**  
CIGARETTES  
Prefered around the world



























